



Konsekvenser af omsættelighed på hesterejlicenser

Frost, Hans Staby; Andersen, Peder

Publication date:
2018

Document version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):
Frost, H. S., & Andersen, P., (2018). *Konsekvenser af omsættelighed på hesterejlicenser*, 13 s., IFRO
Udredning Nr. 2017/04

IFRO Udredning



Konsekvenser af omsættelighed på hesterejlicenser

Hans Frost
Peder Andersen

FRO Udredning 2017 / 04

Konsekvenser af omsættelighed på hesterejelicenser

Forfattere: Hans Frost, Peder Andersen

Faglig kvalitetssikring er foretaget af Jesper Levring Andersen

Udarbejdet for Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet, 2017.

Udgivet oktober 2018

Se flere myndighedsaftalte udredninger på www.ifro.ku.dk/publikationer/ifro_serier/udredninger/

Institut for Fødevare- og Ressourceøkonomi
Københavns Universitet
Rolighedsvej 25
1958 Frederiksberg
www.ifro.ku.dk

Hans Frost og Peder Andersen

Notat om konsekvenser af omsættelighed på hesterejelicenser

Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Miljø- og Fødevareministeriet, har ønsket at få analyseret og belyst en række spørgsmål i tilknytning til at indføre omsættelige rettigheder i hesterejefiskeriet, som bliver fisket med bomtrawlere, og hvor licensen pt. følger fartøjerne. Følgende spørgsmål er ønsket besvaret:

- Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at medføre en kraftig reduktion af fartøjer med fald i lokal aktivitet, reparation, beskæftigelse, etc. som følge?
- Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at medføre en forbedret kreditværdighed med f.eks. en bedre mulighed for at belåne fartøjet?
- Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre værdien af fartøjet?
- Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre indtjeningen i erhvervet?
- Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre mulighederne for generationsskifte i hesterejefiskeriet?
- Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre fleksibiliteten i erhvervet?

Baggrund

Fiskeriet efter hesterejer (*Crangon crangon*) reguleres ikke med fangstkvoter, som det meste af det øvrige danske fiskeri, men fiskeriet forudsætter, at fartøjet er opført på EU's bomtrawlsliste, og der skal være tildelt en national licens for at kunne deltage i fiskeriet. Der er to kapacitetsbegrænsninger. Ifølge EU-reglerne er der en total kW begrænsning på 5.556 kW for fiskeriet, og det enkelte fartøj må maksimalt have en motorkraft på 221 kW (300 hk). Hesterejer fanges kun med bomtrawl af mindre fartøjer. Der er i dag 28 hesterejefartøjer, som lander i

Esbjerg, Hvide Sande og Havneby på Rømø. Hertil kommer, at fiskeriet er underlagt selvforvaltning, som beskrevet i "Forvaltningsplan for hesterejer", gældende 1. januar 2016 og vedtaget 1. december af de hollandske, tyske og danske hesterejefiskere. Målet med selvforvaltningen er ifølge forvaltningsplanen at sikre et bæredygtigt hesterejefiskeri med høj langsigtet bæredygtigt udbytte af hesterejeressourcen og mindst mulige effekter på det marine økosystem.

Analyseramme

Svarene på spørgsmålene vil afhænge af en række forudsætninger og antagelser om den fremtidige ramme og regulering for hesterejefiskeriet.

En vigtig opdeling er, om

1. Fiskeriet foregår som pt., dvs. uden at der er en kvote for fangsterne (fiskeriet er ikke underlagt en TAC), og fiskeriindsatsen er lovgivningsmæssigt alene begrænset af antal fartøjer, max kW pr. fartøj og et samlet max kW for alle 28 fartøjer, eller
- 2.

Fiskeriet foregår, ud over de under pkt. 1 nævnte regler, i et nyt regi med en kvote for fangsterne (fiskeriet er underlagt en TAC) Da pkt. 1. er det pt. gældende, vil analysen være koncentreret om dette reguleringsmæssige system.

Det nuværende system er ikke et ureguleret fiskeri, da nye fartøjer ikke kan komme ind i fiskeriet, og den samlede fiskeriindsats er desuden begrænset af kW-restriktionerne. Hertil kommer, at erhvervets egen Forvaltningsplan lægger indsatsbegrænsninger, jf. forvaltningsplanens punkt C2. Her fremgår det f.eks., at intet fartøj må fiske efter hesterejer mere end 200 dage pr. år og der er begrænsninger på bomstørrelse mv. Ligeledes er der i Forvaltningsplanen en række andre bestemmelser, der har til formål at "opnå høj langsigtet bæredygtigt udbytte".

Ligeledes er der i Forvaltningsplanens pkt. C5 bestemmelser, der begrænser fiskeriet, hvis LPUE (Landing pr. indsats, målt ved kg pr. time til havs) falder til under et vist niveau. En lav LPUE kan tages som et skøn for en lille bestandsstørrelse. Dette sammen med interne håndhævelsesregler lægger således en yderlig begrænsning på fiskeriindsatsen.

I det følgende lægges til grund for vurderingerne, at de reguleringsmæssige rammer overholdes, inkl. erhvervets Forvaltningsplan og tilknyttet egenhåndhævelse.

Hesterejefiskeriet er således et eksempel på et fiskeri, der i høj grad kan karakteriseres ved selvforvaltning (co-management) af et ikke-kvotebelagt fiskeri, men med begrænsning af den samlede fiskeriindsats.

Svarene på de opstillede spørgsmål er således understøttet af den fiskeriøkonomiske litteratur om indsatsbegrænsninger og co-management. Den grundlæggende tanke er, at en gruppe af fiskere kan opnå en økonomisk gevinst ved at pålægge gruppen nogle begrænsninger, således at de klassiske problemer med overkapacitet og overfiskeri under et ureguleret eller svagt reguleret fiskeri undgås.

Herudover tager analysen som forudsætning, at overtagelse af en licens eller en licensandel knyttet til et fartøj, giver fartøjet mulighed for at forøge fiskeriindsatsen. Dette kan tænkes ske ved, at fartøjet ikke så ofte pålægges begrænsninger (LPUE begrænsninger), får tilladelse til stigning i kW (max kW fordeles mellem færre fartøjer) og generelt får mulighed for bedre at tilrettelægge fiskeriet herunder fangstteknologien.

Hvis der ikke ændres på nogen af restriktionerne, og der ikke er ledig kapacitet, vil der ikke være en økonomisk fordel ved at købe licensrettigheder. Hvis fartøjer, der ikke bruger hele sin licens og sælger licensandele, og køberne derved kan udvide fiskeriindsatsen, vil nettoeffekten blive et forøget fiskeri. I perioder kan reglerne i Forvaltningsplanen forhindre dette, f.eks. pga. små bestande eller stor forekomst af meget små hesterejer. Og i dette tilfælde vil køb af en licensandel ikke være økonomisk rationel.

Den overordnede konklusion er således, at omsættelighed af licensrettigheder vil forventes at få forbedret hesterejeflådens rentabilitet ved en bedre udnyttelse af kapitalapparatet. Om det samtidigt forøger de samlede landingerne af hesterejer er usikkert, da det vil afhænge af håndhævelsen af reglerne i Forvaltningsplanen.

Dette understøttes af de økonomiske beregninger, som findes i appendiks. En reduktion i antallet af fartøjer ved sammenlægning af licenser vil derfor kun ske under optimistiske antagelser om fangstrater og årligt antal havdage pr. fartøj.

Besvarelse af spørgsmålene under en antagelse om, at fiskeriet foregår som pt., dvs. med den gældende Forvaltningsplan og uden fangstkvote(fiskeriet er ikke underlagt en TAC), samt at fiskeriindsatsen er lovgivningsmæssigt begrænset af antal fartøjer og et samlet max kW for alle

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at medføre en kraftig reduktion af fartøjer med fald i lokalaktivitet, reparation, beskæftigelse, etc. som følge?*

Med den eksisterende forvaltning af hesterejefiskeriet, hvor den overvejende del af fartøjerne (over 80%) alene fisker efter hesterejer, er det vurderingen, at reduktionen i antallet af fartøjer vil blive ganske lille. Hertil kommer, at hvis de fartøjer, som afhænder licensen eller dele af licenser, flytter fiskeriet til f.eks. rødspættefiskeriet, vil det modvirke aktivitetsnedgangen i hesterejefiskeriet, forudsat at der er ubrugte rødspættekvoter. Omvendt kan en overdragelse af en licens øge indsatsen for nogle fartøjer, herunder evt. også nye investeringer i forbindelse med overtagelse af licensandele, hvis der opstår mangel på fangstkapacitet.

Det er således vurderingen, at virkningen på lokalaktivitet, reparation, beskæftigelse etc. vil være begrænset.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at medføre en forbedret kreditværdighed med f.eks. en bedre mulighed for at belåne fartøjet?*

En udvidelse af licensandele vil give mulighed for en bedre udnyttelse af kapitalapparatet, og dette vil forbedre det enkelte fartøjs rentabilitet, hvilket vil forbedre kreditværdigheden. Om ændringer har mere end marginal betydning, er der ikke et økonomisk grundlag for at forvente, jf. appendiks.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre værdien af fartøjet?*

En forbedret rentabilitet vil kapitalisere sig samlet i licensrettighed og fartøj. Hvis det antages, at fartøjet sælges uden for rejefiskeriet, vil prisen være knyttet til vilkårene uden for hesterejefiskeriet, og derfor vil et sådan fartøjs værdi falde pga. omsættelighed af licensrettigheder i hesterejefiskeriet, da der skal tilkøbes kvoter uden for rejefiskeriet.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre indtjeningen i erhvervet?*

Det følger af det foregående, at der må forventes en beskeden forbedret indtjening som følge af omsætteligheden. Det gælder samlet for det nuværende hesterejefiskeri. Det bør tilføjes, at en del af denne forbedring tilfalder dem, der sælger licenser eller licensandele. De tilbageværende licensindehavere vil få en økonomisk fordel, men ikke hele gevinsten ved den bedre kapitaludnyttelse, da de tilbageværende licensindehaveres betaling for licensen netop er en del af den samlede gevinst ved den bedre kapitaludnyttelse.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre mulighederne for generationsskifte i hesterejefiskeriet?*

Det samlede kapitalbehov i forbindelse med køb af fartøj med licens vil forøges, hvis licensrettigheden forøges, da værdien af en licens vil være delvist kapitaliseret. Dette vil isoleret set gøre et generationsskifte vanskeligere. Omvendt vil overtagelse af et fartøj med forbedrede indtjeningsmuligheder isoleret set gøre kapitalfremskaffelse lettere.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre fleksibiliteten i erhvervet?*

Mulighederne for omsættelighed af licenser eller dele af licenser vil entydigt forbedre fleksibiliteten i hesterejefiskeriet, idet der vil være større mulighed for at tilpasse sig ændrede økonomiske forhold (inden for og uden for hesterejefiskeriet), herunder at tilpasse sig forhold, der er forårsaget af biologiske forhold eller reguleringsmæssige tiltag.

Besvarelse af spørgsmålene under en antagelsen om, at fiskeriet foregår i et nyt regi med en kvote for fangsterne (fiskeriet er underlagt en TAC), og hvor omsætteligheden nu også omfatter fangstkvoter i form af kvoteandele.

Indføres der en TAC regulering i hesterejefiskeriet, vil konsekvenserne af omsættelighed af kvoteandele følge de virkninger, der ses for det øvrige fiskeri, hvor der er omsættelige individuelle fiskerirettigheder. Det skal dog bemærkes, at mens der i det øvrige fiskeri har været overkapacitet, har der ikke på samme måde været overkapacitet i hesterejefiskeriet. Hvis restriktionen på antallet af licenser samt de øvrige restriktioner opretholdes, bliver virkningerne generelt være mindre, end der ses, hvis der ikke er disse restriktioner. Kommentarerne tager udgangspunkt i, at Forvaltningsplanen opretholdes, og at max kW for hele flåden opretholdes. Dette betyder, at konsekvenserne er resultatet alene af en omfordeling af fangster mellem fartøjerne.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at medføre en kraftig reduktion af fartøjer med fald i lokalaktivitet, reparation, beskæftigelse, etc. som følge?*

Med den eksisterende forvaltning af rejefiskeriet, hvor den overvejende del af fartøjerne alene fisker efter hesterejer, er det vurderingen, at reduktionen i antallet af fartøjer vil blive lille, men forventelig lidt større end uden TAC og omsættelige kvoteandele, jf. appendiks.

Det er således vurderingen, at virkningen på lokalaktivitet, reparation, beskæftigelse etc. vil være begrænset.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at medføre en forbedret kreditværdighed med f.eks. en bedre mulighed for at belåne fartøjet?*

En mulighed for handel med kvoteandele vil give mulighed for en bedre udnyttelse af kapitalapparatet, og dette vil forbedre det enkelte fartøjs rentabilitet, hvilket vil forbedre kreditværdigheden. Om ændringer har mere end marginal betydning i rejefiskeriet med de øvrige restriktioner intakt, er imidlertid tvivlsomt, men må forventes at være større, end under en ren omsættelig licensordning.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre værdien af fartøjet?*

En forbedret rentabilitet vil kapitalisere sig samlet i licensrettighed, kvoteandele og fartøj. Hvis det antages, at fartøjet sælges uden for rejefiskeriet, er fartøjets værdi mindre pga. omsættelighed af licensrettigheder og kvoteandele i rejefiskeriet.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre indtjeningen i erhvervet?*

Det følger af det foregående, at der må forventes en svagt forbedret indtjening som følge af omsætteligheden. Det gælder samlet for det nuværende rejefiskeri. Det bør tilføjes, at en del af denne forbedring tilfalder dem, der sælger kvoteandele. De tilbageværende kvoteandelsindehavere vil få en økonomisk fordel, men ikke hele gevinsten ved den bedre kapitaludnyttelse, da de tilbageværende kvoteandelsindehaveres betaling for kvoteandele netop er en del af den samlede gevinst ved den bedre kapitaludnyttelse.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre mulighederne for generationsskifte i hesterejefiskeriet?*

Det samlede kapitalbehov i forbindelse med køb af fartøj med licens kvoteandele vil forøges, hvis licensrettigheden og kvoteandele forøges, da værdien af en licens og kvoteandele vil være delvist kapitaliseret. Dette vil isoleret set gøre et generationsskifte vanskeligere. Omvendt vil overtagelse af et fartøj med forbedrede indtjeningsmuligheder isoleret set gøre kapitalfremskaffelse lettere.

- *Forventes indførelsen af omsættelige rettigheder at forbedre fleksibiliteten i erhvervet?*

Mulighederne for omsættelighed af licenser, dele af licenser og kvoteandele vil entydigt forbedre fleksibiliteten i hesterejefiskeriet, idet der vil være større muligheder for at tilpasse sig ændrede økonomiske forhold (inden for og uden for hesterejefiskeriet), herunder at tilpasse sig forhold, der er forårsaget af biologiske forhold eller reguleringsmæssige tiltag.

Appendiks. Økonomisk-statistisk beskrivelse af hesterejefiskeriet

Landingerne af hestereje har ligget på omkring 3.000 tons pr. år over de sidste ti år. Der kan dog spores en faldende tendens, selvom antallet af fartøjer og havdage pr. fartøj har været nogenlunde konstant i perioden.

Værdien har imidlertid været stigende, hvilket skyldes stigende priser, jf. tabel 1. Fra 2014 til 2015 er landingerne faldet med omkring 50%, hvilket ikke blev modsvaret af prisstigninger. I 2016 er landingsmængden ca. halvdelen af de foregående år, men dette er modsvaret af prisstigninger til mere end det dobbelte af de foregående år. Herved har fangstværdi kunnet øges. Det er uvist om denne prisstigning kan opretholdes på langt sigt, da der da årstallene skjuler, at der kortvarigt har forekommet høje priser høje kortvarige prisstigninger. Danske fartøjer lander kun en lille del af de samlede landinger af hesterejer fra Vadehavet. Den største del landes af tyske og hollandske fartøjer.

Tabel 1 Totale landinger af hestereje

År	Levende vægt (ton)	Værdi (1.000 kr)	Gennemsnitspris (kr/kg)
2007	3.975	91.261	22,96
2008	3.391	93.965	27,71
2009	3.099	49.557	15,99
2010	3.140	54.092	17,23
2011	3.010	39.614	13,16
2012	3.143	85.093	27,08
2013	2.826	88.313	31,25
2014	3.104	83.778	26,99
2015	2.107	52.027	24,69
2016	1.621	101.617	62,70

Kilde: Landbrugs- og Fiskeristyrelsens afregningsregister

Fra Danmarks Statistik foreligger sammenlignelige regnskabstal for en syvårig periode, jf. tabel 2. Regnskabstal for 2016 foreligger endnu ikke. Antallet af

aktive licenser (fartøjer) har svinget mellem 27 og 28. Det gennemsnitlige antal havdage pr. fartøj har ligget på omkring 160, og den gennemsnitlige landing (skøn for fangst) pr. havdag har ligget på ca. 700 kg. Når disse tre tal ganges sammen får landingsmængden.

Det bemærkes, at i 2011 var prisen den laveste i perioden, mens fangsten pr. havdag var den højeste. De lave priser sammen med den høje fangstrate kan have medført, at fiskeriindsatsen har været lav, da der herved kan spares omkostninger.

Tabel 2. Fartøjer, havdage og landing pr. havdag

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fartøjer (antal)	27	27	27	28	28	28	27
Antal havdage pr. fartøj	170	160	109	163	154	164	144
Landing pr. havdag hestereje (ton)	0,676	0,725	1,018	0,687	0,643	0,671	0,528
Landinger af hestereje (ton)	3105	3132	2997	3136	2772	3080	2052

Kilde: Danmarks Statistik. Regnskabsstatistik for fiskeri

De lave priser på hesterejer har imidlertid også medført, at flere fartøjer har rettet indsatsen mod andre arter, hvilket ses af tabel 3. Fra 2011 og årene fremover har landingsværdien af både konsumfisk, især rødspætter, og industrifisk, især tobis, spillet en væsentlig rolle.

Tabel 3. Bruttoudbytte, sammensætning på arter. 1.000 kr.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bruttoudbytte hestereje	48573	54891	39744	85092	87416	83468	50976
Bruttoudbytte konsum	0	2646	5076	10080	1568	0	7236
Bruttoudbytte industri	0	0	5616	7924	8036	0	3996
Bruttoudbytte i alt	48573	57537	50436	103096	97020	83468	62208
<i>Bruttoudbytte fra regn.stat</i>	<i>55296</i>	<i>61452</i>	<i>52272</i>	<i>103460</i>	<i>98784</i>	<i>87584</i>	<i>64854</i>

Anm.: Forskellen mellem bruttoudbytter af fisk og rejer og bruttoudbytte fra regnskabsstatistikken skyldes andre indtægter.

Kilde: Danmarks Statistik. Regnskabsstatistik for fiskeri

I tabel 4 vises indtjening og omkostninger opdelt på typer for hele fiskeriet efter hesterejer. Det ses, at trækkes alle variable og halvfaste omkostninger fra bruttoudbyttet fås dækningsbidrag II, som udgør ca. halvdelen af bruttoudbyttet.

Dækningsbidrag II er en vigtig indikator for, hvordan fiskerne vil reagere på kort sigt. Hvis der er ledig kapacitet (eksempelvis i form af uudnyttede havdage), og hvis dækningsbidrag II kan øges ved at udnytte denne ledige kapacitet, så vil det være en fordelagtig omstilling på kort sigt.

Hvis lønudgifter til mandskab og ejere trækkes fra dækningsbidrag II, og der yderligere fratrækkes afskrivninger og forrentning af anlægskapital, fås overskuddet. Forrentning er her sat til 3% af anlægskapitalen. Det ses, at overskuddet i mange år har været negativt, og det har været negativt over hele perioden under et. Afskrivninger (reparation og vedligeholdelse er medtaget under halvfaste omkostninger) og vederlag til ejere kræver imidlertid ikke udbetalinger, som løn til mandskab og afdrag på gæld gør. Derfor adskiller der her beregnede overskud sig fra de finansielle ind- og udbetalinger.

Den langsigtede tilpasning vil imidlertid være bestemt af overskuddet, mens den kortsigtede vil være bestemt af dækningsbidrag II forudsat at der er ledig kapacitet i flåden.

Tabel 4. Bruttoudbytte af fisk og omkostninger opgjort på type. 1000 kr.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bruttoudbytte i alt	48.573	57.537	50.436	103.096	97.020	83.468	62.208
Variable omkostninger	13.005	15.902	14.963	25.076	21.936	22.004	15.250
Dækningsbidrag I	35.568	41.635	35.473	78.020	75.085	61.464	46.958
Halvfaste omkostninger	11.718	11.556	10.881	15.288	15.428	14.224	13.527
Dækningsbidrag II	23.850	30.079	24.592	62.732	59.657	47.240	33.431
Lønudgift, ekskl. løn til ejer(e)	19.898	20.996	14.863	27.222	26.129	21.118	14.514
Beregnet vederlag til ejer(e)	9.990	7.911	7.101	8.764	10.920	11.676	9.423
Overskud	-19.904	-12.893	-11.517	11.518	7.925	886	-2.882

Kilde: Danmarks Statistik. Regnskabsstatistik for fiskeri. Se også bilagstabel 1.

Beregningsmodel

De tekniske og regnskabsmæssige oplysninger, som er specificeret i tabel 4 (og bilagstabel 1), kan anvendes til at fortage beregninger af økonomiske gevinster ved rationaliseringer af fiskeriet.

Hvis man forestiller sig, at der kan indføres øget fleksibilitet gennem ændring af reguleringen enten ved at sammenlægge licenser eller ved at give mulighed for

overdragelse af mængder mellem fartøjerne gennem omsættelige kvoter, kan de mulige gevinster beregnes. Det gøres på følgende måde:

Fangstmængde = antal fartøjer * antal havdage pr. fartøj * fangst pr. dag

Fangstudbytte = fangstmængde * landingspriser

Dækningsbidrag I = Fangstudbytte – brændstof og landingsomkostninger

Dækningsbidrag II = dækningsbidrag I – reparations og vedligeholdelse samt administration m.m.

Overskud = dækningsbidrag II – løn og beregnede kapitalomkostninger.

Ved at lade modellen variere med antallet af fartøjer og antallet af havdage pr. fartøj, kan det beregnes, om det kan være en økonomisk fordel at omstrukturere fiskeriet på kort og på langt sigt i forhold til den aktuelle måde at drive det på.

Resultat af beregninger

Beregningerne viser, at der må forventes små gevinster ved at omstrukturere fiskeriet i forhold til den måde, det drives på nu. Beregningerne er foretaget under hensyn til, at fiskerirettighederne tildeles gratis, og at der skal betales for ekstra kvoter. I sidstnævnte tilfælde vil de økonomiske fordele være mindre for de fartøjer som bliver tilbage i fiskeriet, og fartøjer, som trækkes ud, medtager en gevinst.

Med følgende meget optimistiske antagelser fås følgende resultat:

1. Maksimalt antal havdage pr. fartøj svarende til det maksimale i Forvaltningsplanen: 200
2. Samlet kvote svarende til gennemsnittet over 2009-2015: 3000 tons
3. Fangst pr. dag svarende til den højst registrerede: 1 tons pr. havdag

Resultatet er, at de 3.000 tons kan fanges af 15 fartøjer, jf. tabel 2. Imidlertid har intet fartøj haft 200 havdage pr. år, heller ikke når en mere detaljeret statistik helt ned på fartøjsniveau betragtes.

Et mere realistisk tal er derfor ca. 160 havdage pr. fartøj, som fartøjerne har i dag, og antages det, at det er muligt at fange 1 tons pr. havdag, kan de 3.000 tons i så fald fanges af 19 fartøjer. Dette er en tredjedel mindre end det

nuværende antal, men bygger udelukkende på, at en højere fangstrate kan opretholdes på langt sigt.

Antages endelig, at fangstraten er 0,7 tons pr. havdag, og antal havdage er 160 pr. fartøj, skal der bruges netop det antal fartøjer, som kendes i dag.

Hvis fangstraten skal øges under antagelse af en konstant bestandsstørrelse, kan det ske ved at udvikle fangstteknikken. Det kan være større motorkraft, andre redskaber og bedre arbejdsgange. Disse ting opnås imidlertid kun gennem investeringer, som er omkostningskrævende, hvilke ydermere må ses i lyset af, at de fleste af hesterejefartøjerne er forholdsvis nye og derfor anvender den nyeste lovlige teknik.

Bilagstabel 1. Oversigt over hele fiskeriet efter hesterejer

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fartøjer (antal)	27	27	27	28	28	28	27
Antal havdage pr. fartøj	170	160	109	163	154	164	144
Landing pr havdag hestereje (ton)	0,676	0,725	1,018	0,687	0,643	0,671	0,528
Landing pr havdag konsum (ton)	0,000	0,050	0,128	0,178	0,032	0,000	0,146
Landing pr havdag industri (ton)	0,000	0,000	1,239	0,871	0,903	0,000	0,646
Landing i alt hestereje (ton)	3105	3132	2997	3136	2772	3080	2052
Landing i alt konsum (ton)	0	216	378	812	140	0	567
Landing i alt industri (ton)	0	0	3645	3976	3892	0	2511
Landing i alt (tons)	3105	3348	7020	7924	6804	3080	5130
Pris hestereje	15,64	17,53	13,26	27,13	31,54	27,10	24,84
Pris konsum (kr/kg)	12,25	12,25	13,43	12,41	11,20	11,20	12,76
Pris industri (kr/kg)	1,54	1,54	1,54	1,99	2,06	1,59	1,59
Bruttoudbytte hestereje (1000 kr)	48573	54891	39744	85092	87416	83468	50976
Bruttoudbytte konsum (1000 kr)	0	2646	5076	10080	1568	0	7236
Bruttoudbytte industri (1000 kr)	0	0	5616	7924	8036	0	3996
Bruttoudbytte i alt (1000 kr)	48573	57537	50436	103096	97020	83468	62208
<i>Bruttoudbytte fra regn.stat. (1000 kr)</i>	<i>55296</i>	<i>61452</i>	<i>52272</i>	<i>103460</i>	<i>98784</i>	<i>87584</i>	<i>64854</i>
Brændstof (1000 kr)	10368	12744	11988	20384	18312	18676	11367
Is, proviant/stores (1000 kr)	1404	1161	891	1288	1176	1540	1215
Landings- og salgsomkostninger (1000 kr)	1233	1997	2084	3404	2448	1788	2668
Driftsomkostninger I (1000 kr)	13005	15902	14963	25076	21936	22004	15250
DB I (1000 kr)	35568	41635	35473	78020	75085	61464	46958
Leje af anlæg og udstyr (1000 kr)	1512	1350	1296	1848	2296	1876	1485
Vedligeholdelse (1000 kr)	5670	5508	4887	8344	8204	7336	7425
Forsikring og administration (1000 kr)	4536	4698	4698	5096	4928	5012	4617
Driftsomkostninger II (1000 kr)	11718	11556	10881	15288	15428	14224	13527
DB II (1000 kr)	23850	30079	24592	62732	59657	47240	33431
Afskrivninger (1000 kr)	9936	9828	9801	10360	10416	9156	8721
Lønudgift, ekskl. løn til ejer(e) (1000 kr)	19898	20996	14863	27222	26129	21118	14514
Beregnet vederlag til ejer(e) (1000 kr)	9990	7911	7101	8764	10920	11676	9423
Anlægsaktiver forrentning (1000 kr)	3930	4236	4345	4868	4266	4404	3656
Overskud (1000 kr)	-19904	-12893	-11517	11518	7925	886	-2882

Kilde: Danmarks Statistik. Regnskabsstatistik for fiskeri.